



Conseil des ministres de l'environnement et
l'éco-innovation

« Entre santé et durabilité : “ Comment assurer une transition
écologique efficace par le biais du secteur des transports?” »

Commissaires: DÍAZ Sofía, EVEN Tanguy, MARTÍNEZ PUCHOL Luis

SOMMAIRE

I. Introduction

II. Bilan Historique

1. Mesures préexistantes dans l'UE
 - a) La COP21 à Paris
 - b) La CINEA
 - c) Horizon 2020
 - d) Ajustement à l'objectif 55

III. Point de débat

IV. Conclusion

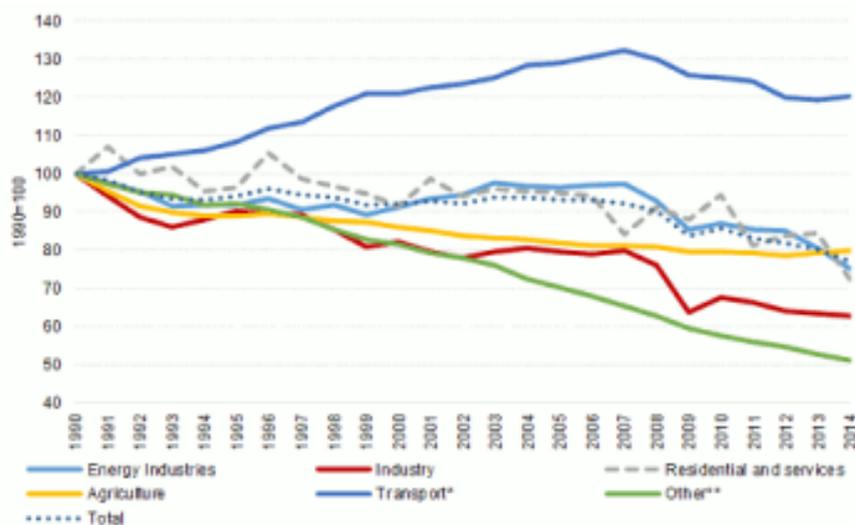
V. Bibliographie

I. Introduction

Les **transports représentent à eux seuls en Europe plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre** et sont bien évidemment la cause de la pollution de l'air dans les villes. Depuis 1990, on observe dans l'UE que le secteur des transports est le seul n'ayant pas connu de baisse progressive des émissions de CO₂ en comparaison aux autres secteurs. Alors que la transition énergétique mondiale évolue vers une mobilité à faibles émissions, en Europe 80% des trajets s'effectuent par le transport routier, représentant pas moins de 70% des émissions de GES du transport en 2014. L'enjeu étant de taille, puisque la Commission Européenne s'est fixée comme objectif d'ici à 2050 de réduire de 60% les émissions de gaz à effet de serre issues des transports européens par rapport aux années 1990, avec comme objectif final de tendre le plus possible vers une neutralité carbone.

Il faut se diriger vers des moyens de transports moins énergivores et utiliser des carburants alternatifs, voire même songer à de nouveaux moyens de transports à utiliser au quotidien. Ce qui suggère, notamment, l'abandon progressif du diesel et de l'essence pour les véhicules en ville ; sachant, en plus, que ces ressources sont épuisables.

Finalement la transition écologique qu'effectue l'Europe mais aussi le monde entier, s'applique à évoluer vers un nouveau modèle économique et social ayant pour but le développement durable par un changement de nos façons de consommer, de produire, de se déplacer et qui correspondent bien évidemment aux grands enjeux qui nous attendent comme le changement climatique, la raréfaction des ressources non renouvelables, ainsi que la perte accélérée de la biodiversité et l'augmentation des risques sanitaires environnementaux comme nous avons pu le constater récemment avec l'épidémie de la COVID-19.



De surcroît, **cette pollution a des effets néfastes sur la santé des citoyens européens**, c'est pour cela qu'il faut considérablement la réduire sans délai. Nous savons que cette transition sera difficile et qu'il faudra faire des concessions, mais elle profitera à tous les citoyens et consommateurs européens en améliorant la qualité de l'air ; ressource vitale de notre existence. **Le Conseil des ministres de l'environnement et l'éco-innovation sera ainsi appelé à étudier un projet de directive européenne ambitieuse pour avancer dans ce domaine.**

II. Bilan historique

1. Mesures préexistantes dans l'UE

a) La COP21 à Paris:

La conférence COP21, qui s'est déroulée le 30 novembre 2015, était cruciale pour enfin parvenir à un accord universel et juridiquement contraignant sur le climat, le premier après plus de 20 ans de négociations au sein des Nations Unies. L'objectif principal était de maintenir le réchauffement climatique sous la barre de 2°C. Pour y arriver, les États ont dû prendre des décisions importantes concernant les méthodes de réduction des émissions de gaz à effet de serre – principalement des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) liées à l'énergie.



L'industrie du transport est un acteur clé dans cette bataille, puisque le transport mondial est responsable de près de 7,19 milliards de tonnes d'émissions de CO₂. Plus tôt dans l'année, le Secrétaire général des Nations Unies, Ban Ki-Moon, avait mis l'industrie au défi de « redéfinir les systèmes de transport mondiaux » et de « trouver de nouvelles solutions vertes ».

En réponse, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des transports publics (UITP) et le Partenariat pour des transports durables et à faibles émissions de carbone (SLoCat, *Partnership on Sustainable Low-Carbon Transport*) ont lancé le Processus de Paris sur la mobilité et le climat (PPMC, *Paris Process on Mobility and Climate*).

b) Le CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency):

Une autre avancée de la part de l'UE est celle soutenue par le MIE : *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe*. Cette organisation est en faveur des infrastructures de transport, et poursuit la décarbonation des transports, comme le prévoit le Pacte Vert pour l'Europe. Suite à l'investissement de 2,2 milliards d'euros dans 140 projets clés concernant les transports pour stimuler la relance verte, annoncé en juillet 2020, l'Union Européenne consacre 54 millions d'euros supplémentaires à cinq projets afin de fournir des services de

transport plus sûrs et plus écologiques.

Parmi ces projets, quatre ont été sélectionnés contribuant au déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs, électricité, hydrogène et gaz naturel, pour le transport, pour les véhicules routiers et l'acquisition de bus écologiques.

Ces projets vont instaurer:

- 108 nouveaux bus de gaz naturel, électrique et d'hydrogène à Barcelone (Espagne), avec des infrastructures de charge dans les gares routières
- L'achat de 303 bus électriques et des infrastructures de charge à Paris (France)
- 255 bornes de recharges pour les véhicules routiers sur le réseau central et global du RTE-T en Italie

Le programme a été finalisé le 31 mars 2021.

c) Horizon 2020 Green Deal

En parallèle, le programme Horizon 2020 a été la proposition de la Commission européenne visant à générer des idées, de la croissance et des emplois grâce au plus grand programme de collaboration au monde pour la recherche et l'innovation (2014-2020).

Dans le secteur des transports, la Commission s'efforcera d'adopter une approche équilibrée dans la mise en œuvre du programme qui tienne compte des spécificités de chaque mode (transport ferroviaire, routier, fluvial et aérien) tout en restant holistique; une approche qui concilie compétitivité et durabilité et qui investit à la fois dans la technologie et dans la recherche socio-économique pertinente.

Les quatre grandes priorités de la recherche sur les transports dans le cadre d'Horizon 2020 sont les suivantes :

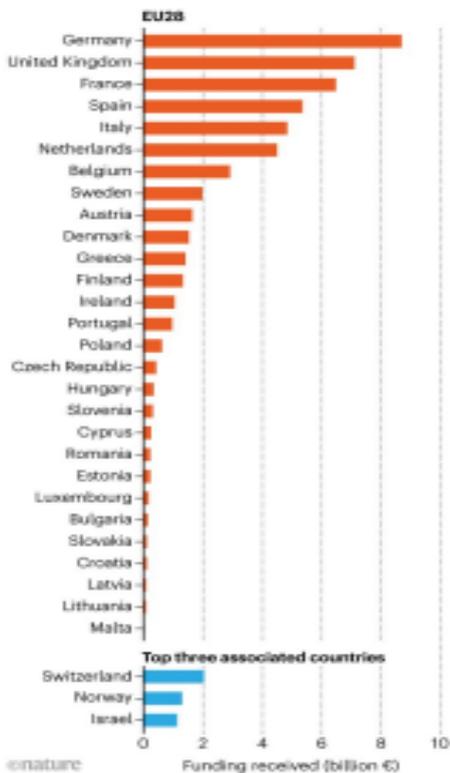
- Rendre les transports plus durables : des transports économes en ressources et respectueux de l'environnement.
- Rendre les transports et les systèmes de transport homogènes : meilleure mobilité, moins de congestion, plus de sûreté et de sécurité.
- Maintenir la compétitivité des transports : l'industrie européenne des transports en tant que leader mondial.
- Rendre la recherche sur les transports réactive : recherche socio-économique et activités prospectives pour l'élaboration des politiques.

Les travaux menés dans le cadre du plan stratégique pour les technologies des transports (STTP) contribueront à concentrer les activités européennes de recherche et d'innovation dans le domaine des transports à travers Horizon 2020.

Horizon 2020 fut le plus grand programme de recherche et d'innovation de l'UE jamais réalisé avec près de 80 milliards d'euros de financement disponibles sur 7 ans - en plus des investissements privés que cet argent a attiré. Il promet plus de percées, de découvertes et de premières mondiales en transférant les grandes idées du laboratoire au marché.

RESEARCH CASH

The European Union's 2014-20 research programme, Horizon 2020, allocated nearly €60 billion in funding.



Voici un graphique montrant l'investissement dont chaque pays européen a reçu, en mille milliard d'euros, afin d'aboutir ces recherches et trouver les solutions les plus concevables. Nous constatons que les trois plus grandes économies européennes, la France, l'Allemagne et la Grande Bretagne ont reçu au total, plus de 22 mille milliards d'euros entre 2014 et 2020, ce qui correspond à environ 40% du financement total.

d) Ajustement à l'objectif 55

Le paquet "Ajustement à l'objectif 55" vise à aider l'UE à atteindre son objectif consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % à l'horizon 2030 et son objectif de neutralité climatique d'ici à 2050.

La proposition vise à:

- Accroître à la fois la demande et l'offre de carburants durables d'aviation, y compris de carburants de synthèse pour l'aviation
- Promouvoir l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime (initiative FuelEU Maritime)
- Déployer une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs accessible au public dans les secteurs du transport routier

Ces propositions joueront un rôle important dans les efforts déployés par l'UE pour réduire ses émissions de 90 % dans le domaine des transports, ce qui est une condition préalable à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050.

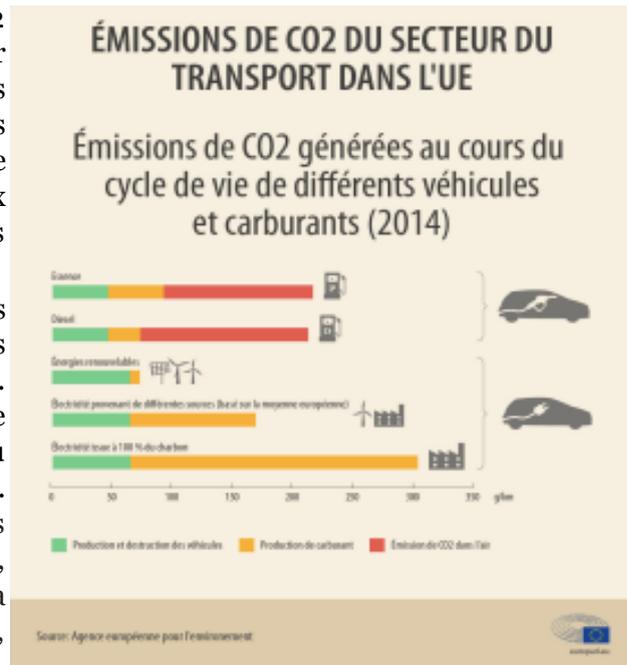
III. Points de débat

Le transport génère des externalités négatives, dégâts environnementaux largement reconnus et dénoncés. La solution s'étend inévitablement au transport au travers de la notion de transport durable. L'UE s'est fixé plusieurs objectifs en matière de réduction de l'impact environnemental du transport en Europe, quant aux émissions de gaz à effet de serre. Les objectifs du secteur des transports font partie de l'objectif global de l'UE de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 80% à 95 % d'ici 2050, voire atteindre la neutralité.

Secteur Routier

La plus grande part des émissions de CO₂ dues aux transports est à imputer au secteur routier. C'est donc dans ce secteur que les États membres ont fait leurs plus gros efforts pour en atténuer l'incidence. Il est nécessaire de proposer des mesures incitatives aux utilisateurs en vue de favoriser les camions les plus économes en énergie:

Une mesure efficace serait d'introduire des péages différenciés en fonction des performances en CO₂ des camions. Cependant cette mesure n'a pas été si efficace en France, affirme la Fédération nationale du transport routier (FNTR) à Bruxelles en 2021. En effet, seuls sont en effet visés les pays appliquant la vignette temporelle, minoritaires dans l'UE : la Roumanie, la Bulgarie, la Suède, le Danemark, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Lettonie et la Lituanie.



Apart la tarification, d'autres mesures permettant de lutter contre les externalités négatives seraient : de déployer des carburants propres pour le transport à bas coût ; de fixer des normes d'efficacité énergétique pour les véhicules ; d'échanger les bonnes pratiques (y compris la conduite écologique) ; d'encourager le recours à des modes de transport plus économes en énergie, notamment aux transports en commun. Ces mesures ont été reprises dans les communications « Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions » et « L'Europe en mouvement ».

Utilisation des transports en commun

L'utilisation des transports en commun (bus, métro, tramway) permet de réduire son impact environnemental. En autobus ou en train, un passager émet 3 à 4 fois moins de gaz à effet de serre qu'en voiture.

Véhicules à émissions nulles

Pour atteindre son objectif de neutralité climatique en 2050, la Commission européenne propose une réduction des émissions des voitures neuves de 55 % en 2030 et de 100 % en 2035. Ce qui signifie la fin des ventes de voitures thermiques à cette échéance. Cet objectif semble ambitieux à de nombreux États membres, en particulier ceux de fragilité économique. En plus, les Industries de l'automobile étant créatrices de richesses et d'emplois, cette proposition reste controversée. Pour accélérer l'arrivée de véhicules à émissions nulles ce passage doit se compléter de politiques visant à renforcer l'efficacité et l'innovation dans les véhicules et la demande de ces produits.

Déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution

Une grande partie des énergies de substitution (y compris l'électricité) demande des infrastructures spécifiques non offertes par le système actuel de réapprovisionnement de carburant. L'UE prévoit donc l'installation d'infrastructures suffisantes et l'information des consommateurs sur la compatibilité des carburants et des véhicules. La méthode de comparaison des prix des carburants est en cours d'élaboration.

Pour assurer une acceptation massive des véhicules électriques, il convient de généraliser les infrastructures de recharge et d'entretien dans toute l'Europe. Idéalement, il devrait être possible de se déplacer en voiture dans toute l'Europe et de recharger un véhicule électrique aussi facilement que de faire le plein.

IV. Conclusion

La température de la Terre de façon alarmante et peut-être irréversible avec des conséquences certainement catastrophiques pour les générations futures. La Commission Européenne souhaite que la réaction de l'UE soit à la hauteur de ces enjeux pour enrayer la montée du niveau de la mer, l'augmentation des précipitations ou des sécheresses ainsi que la disparition de la biodiversité de la faune et de la flore. Notre futur sur la Terre est incertain et c'est pour cela que nous devons agir tous ensemble afin de trouver les meilleures solutions à ces problèmes. La pollution des transports est aussi un enjeu de santé publique fondamental, la mortalité des personnes sensibles (maladies et insuffisances respiratoires, fragilité des nouveaux nés ou des personnes âgées) n'a cessé d'augmenter dans les grandes métropoles européennes. L'innovation technologique ou la réorganisation des systèmes de transports sont les deux axes de réponse impératifs et urgents que l'Europe doit développer dans le domaine de la mobilité. De nombreux pays ont déjà instauré des politiques efficaces et peuvent servir de modèles pour assurer une transition écologique efficace entre tous les pays de l'Union Européenne. Mais cette réorientation urgente doit aussi se faire dans la solidarité entre pays de l'UE. Voici donc les enjeux que le Conseil des ministres de l'environnement et l'éco-innovation devra affronter pour la mise en place de la nouvelle directive européenne Transport Horizon 2030.

V. Bibliographie

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Passenger_transport_statistics/fr&oldid=322161

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0501&from=RO>

<https://www.touteurope.eu/economie-et-social/la-politique-europeenne-des-transporte-n-3-minutes/>

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_fr

<https://www.manche.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-territoire-energie/Developpement-Durable/La-transition-ecologique>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0501&fro>

<https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>

https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/transportez-moi/la-cop21-et-les-transportes_17910_03.html

<https://www.eltis.org/fr/content/la-cop21-de-paris-le-role-du-secteur-du-transport-dans-la-lutte-contre-le-changement>

<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020#Article>

<https://www.nature.com/articles/d41586-020-03598-2>

https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_fr.pdf

<https://ec.europa.eu/inea/en/news-events/newsroom/european-commission-releases-further-%E2%82%AC54-million-sustainable-and-safe-transport>

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_21_1109

<https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/clean-and-sustainable-mobility/>

<https://www.ecologie.gouv.fr/dispositifs-soutien-aux-energies-renouvelables>

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/co2-leurope-avance-sur-la-taxation-des-camions-avec-leurovignette-1324480>

<https://www.consilium.europa.eu/fr/meetings/tte/2021/12/09/>

<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/11478276/KS-DK-20-001-EN-N.pdf/06ddaf8d-1745-76b5-838e-013524781340?t=1605526083000>

https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/reducing-co2-emissions-heavy-duty-vehicles_en#ecl-inpage-532